

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
SEGUNDO PERIODO

CARPETA Nº 413 DE 1996

DISTRIBUIDO Nº 754 DE 1996

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES.

MAYO DE 1996

TRANSPORTE CARRETERO

Certificado de aptitud técnica

Versión taquigráfica de la sesión del día 7 de mayo de 1996

A S I S T E N C I A

Preside	: **Senador Sergio Chiesa**
Miembros	: **Senadores José Andujar, Dante Irurtia, Albérico César Segovia y Orlando Virgili**
Invitados especiales	: **Ministro de Transporte y Obras Públicas, ingeniero Lucio Cáceres, acompañado por sus asesores, Director Nacional de Transporte, ingeniero Yamandú Risso Brum; Director Nacional de Vialidad, ingeniero Agustín Aguerre; Sub Director Asesoría Técnica D.N.T., ingeniero José Larramendi; Asesora de Contralor Económico-Contable, contadora Marta I. Márquez; doctor Naume Goldberg e ingeniero Jorge Trnka**
Secretario	: **Julio Méndez Vila**
Ayudante	: **María Cecilia Fernández**

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número, está abierta la sesión.

(Es la hora 9 y 23 minutos).

- Damos la bienvenida al señor Ministro y a sus asesores por haber concurrido a esta Comisión ante la invitación cursada. El tema a tratar es la situación creada en cumplimiento del decreto sobre la Reglamentación Nacional Vial que refiere a los certificados de aptitud técnica para ómnibus de transporte de pasajeros y camiones de carga de más de cinco toneladas.

Por lo tanto, cedemos la palabra al señor Ministro.

SEÑOR MINISTRO.- Hoy nos convoca un tema que, como bien se decía, es el de aptitud técnica de los vehículos de carga. Diría que este tema es bastante más amplio en lo conceptual y tal vez deberíamos empezar por considerarlo en el conjunto de la ética de la sociedad y del respeto entre los distintos actores de la sociedad, teniendo en cuenta que estamos en un tiempo en el que consideramos que la ética de las categorías ha dado paso a la de las convicciones.

El asunto de la seguridad vial, en definitiva, es un tema profundamente ético y como decía Bacon, aquel que no aplique los remedios, deberá esperar nuevas calamidades. Este concepto está arraigado en todas las sociedades, particularmente en aquellas que tienen un mayor desarrollo. Tal vez eso sea así porque en ellas existe un valor mayor por la vida humana que es necesario preservar . Por lo tanto, se han desarrollado sistemas de seguridad vial sumamente complejos y a veces no nos damos cuenta de lo que significa. En esos sistemas intervienen distintos factores, siendo el humano el de mayor magnitud y los factores vehículo y de infraestructura los que siguen en importancia en lo relativo a la seguridad. Además, están las infinitas combinaciones que pueden realizarse frente a la situación de un accidente, donde muchas veces es difícil discernir si la causa del mismo fue un factor humano, un factor humano potenciado por uno mecánico o si fue por un factor humano potenciado por uno mecánico y, a su vez, potenciado por uno de infraestructura.

cn.

Seguramente, sobre el factor humano —que tal vez sea el responsable de la mayor parte de los accidentes— toda la sociedad, a través de diferentes conductos, particularmente de la educación, pero también de la represión y el control, trata de actuar. Sin duda, se trata de actuar pero sabemos que son temas culturales de muy largo aliento, donde las mejoras sustantivas, llevan mucho tiempo.

Evidentemente, sobre el factor vehículo es más sencillo actuar, pues se trata de un elemento único y así lo ha entendido el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y la Intendencia de Montevideo que hoy aplica algo similar para los automóviles.

Por otro lado, está el factor de la infraestructura sobre el cual el Ministerio realiza una fuerte acción, así como también los Gobiernos municipales. O sea, que tenemos todos estos factores más el compuesto que muchas veces enturbia los resultados de las estadísticas. Asimismo, en lo relativo a la seguridad vial se plantea el tema de las competencias, estando el Ministerio de Transporte y Obras Públicas en la órbita de las rutas nacionales y los Gobiernos municipales en lo que tiene que ver con los caminos y calles departamentales. Por lo tanto, en la seguridad vial —me refiero al conjunto total que es la red vial del país— tenemos una especie de división del trabajo donde el Ministerio aborda una parte y las intendencias otra. Cabe señalar que se trata de un sistema complejo con muchos actores porque intervienen los Ministerios de Educación y Cultura, del Interior, de Salud Pública, el Banco de Seguros del Estado, nuestra Cartera, varios organismos públicos y otra cantidad de instituciones privadas. Puede decirse que están los gremios empresarios y los obreros, así como las organizaciones no gubernamentales como los son el Automóvil Club o el Centro Automovilista. Asimismo, dentro de los actores privados cabe destacar las agencias de seguro. Por lo tanto, existe una serie de actores institucionales y privados que interactúan en una especie de seguridad vial y que forman un sistema de comunicaciones sumamente complejo.

Si vamos a ver cuál es la situación de las estadísticas mundiales con respecto al tema, nos encontramos con algunos elementos muy reveladores. Los accidentes de tránsito son la

cn.

tercera causa de muerte y sólo son superados por el cáncer y por la muerte súbita cardíaca. Por otra parte, si miramos, en un perfil etario del orden de los 18 a 25 años, los accidentes constituyen la primera causa de muerte.

Por lo tanto, estamos frente a un tema que debería ser objeto de un tratamiento epidemiológico, pues estamos en una sociedad que tiene una causa identificada que muestra resultados tan impactantes.

Si observamos el universo de los accidentes, veremos una gran cantidad de ellos causados por camiones en el mundo desarrollado. Por ejemplo, en Estados Unidos, uno de cada ocho accidentes fatales es provocado por un camión. O sea que la importancia de esos rodados en el conjunto de los accidentes es sumamente importante y representa la segunda causa después del factor humano.

Asimismo, si analizamos el conjunto de accidentes con muerte, nos encontramos con que el 78% pierde la vida en otros automóviles que no son, precisamente, camiones. El 9%, son no ocupantes, y el 10% son los propios ocupantes del camión. Este es un claro indicador de la potencia destructiva que en el tránsito tienen el camión y el ómnibus, frente a las unidades de menor peso.

Si estudiamos las estadísticas nacionales, comprobaremos que los accidentes también constituyen la tercera causa de muerte y la primera en el perfil etario representado por jóvenes. Mientras tanto, los camiones son responsables o participantes del 23% de los accidentes; el factor mecánico cuenta en un 21% de los accidentes de camiones en el año 1995, en tanto que la infraestructura incide en un 8% y el factor humano en, aproximadamente, un 71%. Estos datos responden a las estadísticas que, con dificultades, tiene el Uruguay y que esperamos que, en el marco de lo que se nos ha encargado con respecto a la Ley de Prevención de Accidentes, en el año 1996 se instrumente un sistema de registro de conductores, automotores, infractores y accidentes.

Más allá de las estadísticas, me gustaría mencionar algunos casos porque, tal vez, los datos que ellas arrojan son

cn.

muy importantes pero los ejemplos ayudan a clarificar más gráficamente las situaciones. A ese respecto, voy a citar algunos casos de la experiencia internacional.

Hace unos años, en España se suscitó un episodio en una zona de "camping" —en un lugar muy mal ubicado con respecto a la ruta— donde un camión cisterna vuelca por desperfectos mecánicos, se derrama el combustible y se prende fuego, ocasionando 300 muertes. Existe una enorme cantidad de ejemplos, y citarlos podría resultar muy latoso, pero traía a colación el de España porque, a raíz de ese accidente, el tema de la aptitud técnica de los vehículos se dejó de discutir. De modo que hubo que esperar a que sucediera una desgracia de esa magnitud para que se aceptara como necesario un control de aptitud técnica de vehículos, en particular de los que estamos hablando.

Me gustaría hacer referencia a dos accidentes muy conocidos, que tuvieron lugar en nuestro medio hace cinco años. Precisamente, un ómnibus de la empresa CODET circulaba por la zona donde está ubicada la Virgen del Verdún y un camión lo hacía en sentido contrario; se desprende la zorra que éste llevaba y rebana literalmente el ómnibus y genera alrededor de catorce muertes. Creo que este tema debe hacer pensar cómo estaríamos posicionados, todos los aquí sentados frente a esta mesa, ante la repetición de una situación de ese tenor.

Otro caso que voy a citar —simplemente para ejemplificar algo que no implica muerte, pero sí un daño material sustancial y tal vez irreparable— refiere a un camión cisterna que transportaba ácido sulfúrico, que circulaba por la Ruta 3; por un desperfecto mecánico vuelca y ese ácido empieza a derramarse hacia el Arroyo Porongos. Había allí unos vecinos del lugar que, a través de elementos muy rudimentarios, pudieron armar una especie de barrera improvisada y frenar el avance del ácido sulfúrico hacia dicho Arroyo, lo que hubiera determinado que Flores se quedara sin abastecimiento de agua potable, tal vez para siempre.

Asimismo, quiero contar algunos hechos recientes porque, tal vez, la memoria de lo que muestran los noticieros pasa rápidamente, pero la del último mes seguramente estará en la

cn.

retina de muchos de ustedes. En Montevideo, la rueda de un camión se desprende y golpea a un motociclista, provocándole un accidente y su posterior internación hasta el día de hoy.

En la empresa Cargas y Servicios, un camión con un gálibo excesivo sale del edificio y se lleva por delante su viga de cierre, cayéndose sobre el rodado. En este caso, se trata de un problema de error en la carga pero también vinculado a que ese camión no puede cargar más de determinada altura, porque el gálibo no se lo permite.

En la calle Agraciada se produce otro accidente porque un ómnibus no frena y embiste ocho automóviles, ocasionando varios heridos. Aclaro que estos son episodios ocurridos en el último mes.

Por último, voy a citar el caso —en el que, creo, la buena suerte nos ha acompañado— en el que una zorra cargada con arroz se desprende a las 16 horas y 40 minutos, frente a una parada de ómnibus ubicada a la salida de una escuela. Si ese hecho se hubiera producido veinte minutos más tarde, hoy nos estaríamos lamentando de ese episodio, y con seriedad.

Señalo estas situaciones porque, muchas veces, las estadísticas parecen ser frías y los casos puntuales permiten una mayor percepción.

A continuación me gustaría leer algunos partes policiales del año 1995, relativos a accidentes ocurridos en las rutas, en los que el factor vehicular es muy importante. Uno de ellos dice que circulaba el camión cargado con implementos de un parque de diversiones por la Ruta 6 y a unos 5 kilómetros al sur de Vichadero, con dirección norte, en una cuesta pronunciada con curva, por falla mecánica el camión se detuvo, comenzando a irse para atrás, por lo que uno de los pasajeros se bajó y, por causas que se desconocen, una de las ruedas traseras le cruzó sobre la cabeza.

Otro parte expresa que el conductor manifestó que viajaba desde Florida con destino a Casupá en una marcha moderada y que, al pretender tomar una curva, los frenos no le respondieron, saliéndose de la ruta y volcando después. El

cn.

acompañante que viajaba en la cabina del rodado corroboró esas declaraciones; se trataba del señor Héctor Márquez. El resto manifestó desconocer lo sucedido por viajar en la caja del camión. Otro de los partes manifiesta que circulaba por Ruta 7 y que al llegar al paso a nivel y aplicar los frenos para tomar la curva, el camión no obedeció la maniobra a realizar, deteniendo luego la marcha comprobándose que se había desprendido el eje trasero del acoplado. Agrega que la velocidad que desarrollaba era de 80 kilómetros por hora.

El siguiente parte dice que, preguntado el conductor, manifestó que circulaba por Ruta 3 en dirección norte, a una velocidad aproximada a los 70 kilómetros por hora en el camión antes mencionado. Y, al llegar al kilómetro 155, se le trancó la barra de la dirección, yéndose contra la banquina del lado derecho, embistiendo unos árboles allí existentes.

Otro parte expresa que el vehículo se trasladaba de norte a sur por tal camino, cargado con arena, cuando en determinado momento, en un repecho, escapó la marcha primera, retrocediendo el rodado, volcando y quedando con las ruedas hacia arriba, en dirección este-oeste, lesionándose de tal forma el conductor.

Considero que estos datos son suficientes como para ayudarnos a reflexionar sobre ese concepto filosófico que señalábamos, así como otro que dice que la forma de prepararse para el futuro debería permitirnos reconocer y sacar partido de la buena suerte y anticiparnos a la mala suerte para que ésta no nos destruya.

Cabe preguntarse cuál es la responsabilidad del Ministerio de Transporte y Obras Públicas en el tema de la seguridad vial. Diría que ella se identifica, fundamentalmente, con el factor infraestructura. Podemos decir que todos los programas de los que hemos hablado, en definitiva, tienden a mejorar esta área. Pero, además, tenemos programas específicos como, por ejemplo, todos los dispositivos de seguridad vial, como son la señalización horizontal y vertical, iluminación, colocación de barandas y postes, remodelación de empalmes, semaforización de cruces, transformación de rutas en medio urbano y suburbano, con los cuales se pretende lograr la prevención y la disminución de accidentes en aquellos lugares en los que hay

cn.

una mayor exposición a ellos. Solamente en esta área el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está invirtiendo aproximadamente U$S 3:500.000 anuales, con el fin de atender una causa que, de acuerdo con los datos estadísticos, representa un 8% de los accidentes. De manera que el Estado, consciente de su rol —por decirlo de alguna manera— de disminuir y acotar los accidentes presumiblemente originados por factores de infraestructura, está dispuesto a invertir, reitero, U$S 3:500.000 por año.

Mientras tanto, en el factor vehículo estamos aplicando el control periódico que, por otra parte, existe desde hace muchos años. Este control se realiza particularmente en aquellas unidades a las que se les extiende el permiso de circulación, que es lo que ha motivado que hoy estemos hablando de este certificado de aptitud técnica en camiones y ómnibus. Es sobre este conjunto, entonces, que se decide quién está apto para circular por las rutas nacionales. Aclaro que no extendemos estos permisos a automóviles, pues no existe tal figura. De esta forma, en cuanto a aptitud técnica y en lo que respecta al Ministerio, el universo queda restringido a ómnibus y camiones.

Por su parte los gobiernos municipales actúan en áreas diferentes: por ejemplo, el de Montevideo, liderando la situación, fundamentalmente por razones de escala, ya que una estación de control de este tipo es viable en un parque automotor como el de esta ciudad y difícilmente pueda serlo en un parque más reducido, como los del interior del país. Las intendencias efectúan los controles sobre los vehículos en general, en todo lo atinente a documentación, licencia de conducir, condición laboral, así como la situación sanitaria de los conductores. Esto refleja la forma de división del trabajo que tenemos, en la que tendríamos que lograr una mayor coordinación, que es lo que esperamos obtener a través de nuestra Comisión de Accidentes.

Finalmente, deseo hacer una reflexión sobre la problemática que nos ocupa y su concepto general. En este momento, ante el cuestionamiento que se realiza al tema de la aptitud técnica de los vehículos, preguntaría si actuamos de la misma forma en cuanto a la aptitud técnica del factor

cn.

humano. ¿Se discute, por ejemplo, la exigencia de la licencia de conducir para poder circular?, ¿o que el conductor tenga que ver y oír bien? Estos elementos forman parte de la inspección médica cuando se le va a dar la aptitud al hombre que va a manejar. Creo que a nadie se le puede pasar por la cabeza que no es necesario tener libreta de conducir, porque ésta refleja la idoneidad y la aptitud técnica del conductor.

¿Alguien puede concebir que haya curvas peligrosas sin señalización? Si así fuera, seguramente las fuerzas vivas y los representantes de las distintas zonas estarían reclamando que existiera la señalización correspondiente.

Por lo tanto, el tema de la aptitud técnica vehicular —es decir, que un camión pueda circular sin frenos, sin luces o con una dirección en malas condiciones— no puede ser objeto de discusión.

Con la tranquilidad que nos ha aportado esta actitud, así como ocurrió con el Reglamento de Circulación Vial, aprobado en el año 1984 —administración anterior, del doctor Sanguinetti— se llevaron adelante las consultorías necesarias para analizar el tema, concluyéndose en que el país mostraba una situación realmente grave en esta materia. Sobre esas bases se hizo un primer llamado a licitación, que quedó trunco; luego se hizo un segundo llamado, perfeccionando el anterior; después cambió el gobierno y las nuevas autoridades realizaron un nuevo llamado, llegándose a la firma de ese contrato. Todo esto refleja la existencia de una continuidad en las gestiones ministeriales. Cuando llegamos nosotros, mantuvimos la misma línea porque creemos que este es un tema de política de Estado.

Entrando al tema de la situación en que nos encontramos hoy día, podemos decir que en toda sociedad, cualquier cambio masivo como éste necesita un período de transición. Siempre tuvimos claro que debíamos atravesar esta etapa; pensamos que no se puede discutir acerca de su sentido, sino sólo en relación con su velocidad. Cuando hablamos de sentido, nos referimos a la mejora del parque vehicular y, cuando mencionamos la velocidad, queremos expresar la rapidez con la que se migra de una situación a otra, que es lo único que puede graduarse. Precisamente eso es lo que hemos venido haciendo

cn.

desde el año pasado, en que la estación estuvo en condiciones de operar y se plantea un conflicto con CUTA, la confederación del transporte que congrega la mayor parte de los gremios: TRALE —transporte de leche— AFLECOM —transporte de combustible— AUTA —transporte de hacienda— PVC —Propietarios de Vehículos de Carga, vinculados fundamentalmente con la actividad portuaria— y otras diversas gremiales del país. Cuando conversamos con ellos, percibimos que sentían una especie de miedo a pasar un examen. Se preguntaban si sus vehículos estarían o no en condiciones, si las inspecciones serían muy exigentes, etcétera. Muchas veces, para quien no tiene una idea sobre lo que son los estándares técnicos, someterse a una inspección de esta naturaleza le produce miedo. Entonces, resolvimos tomar un muestreo estadístico de todo el parque de camiones del país, sobre la base del registro de todos los vehículos inscriptos en la Dirección Nacional de Transporte, y analizar la distribución. Seguidamente citamos a los camioneros para que llevaran sus unidades a inspeccionar, advirtiéndoles que era obligatorio, pero que no se les iba a cobrar. No les dimos tiempo para arreglar los vehículos, a efectos de poder tener una idea cabal acerca de cómo estaba el parque en ese momento. Esto perseguía dos objetivos: en primer lugar, luego de tener la herramienta instalada y calibrada, poder evaluar cómo estaba el parque y comprobar si efectivamente existían situaciones graves y, en segundo término, demostrar a los empresarios del transporte lo inexacto de su pensamiento en el sentido de que el 60% o 70% de las unidades iba a ser rechazado. Luego del muestreo se concluyó que sólo un 15% de los vehículos estaba en situación de ser rechazado, pero resaltando el hecho de que no habían tenido tiempo de ajustar ningún detalle antes de la inspección; ello equivalía a la situación de un alumno que se había rifado el examen. Esto reblandeció el miedo y acabó con el conflicto.

De todas formas, los transportistas presentaron varias quejas, pero logramos mejorar la situación. Para ellos era muy alto el costo de la inspección y pidieron un financiamiento, que se consiguió. Asimismo, solicitaron que las reinspecciones no fueran cobradas, a lo que se accedió. Hoy día las reinspecciones —que se cobran por contrato— son absorbidas por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Además, conseguimos establecer un nuevo calendario de inspecciones, de

cn.

forma que quienes habían tenido que concurrir y no lo habían hecho no estuvieran en infracción. También se consiguió una ampliación del plazo, de 30 a 60 días, para quienes tenían una aprobación condicional y estaban obligados a concurrir a una reinspección.

Como dije, luego de esta operativa mejoró la situación y comenzó a darse una concurrencia importante de vehículos, comparada con la evolución de la inspección durante los primeros meses, que fue muy lenta. A partir de este acuerdo, rápidamente se incrementa la cantidad de unidades inspeccionadas, que asciende a 1.100 en el primer mes y a 1.600 en el segundo. Sin embargo, en determinado momento aparece esta nueva situación conflictiva, que lleva a una inhibición total del ritmo de las inspecciones, ya que los camioneros no concurren frente a la expectativa de que pueda tomarse alguna resolución para no pagar. Al mismo tiempo, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas —que no quiere tener una actitud represiva si ella no es estrictamente necesaria— no está efectuando inspecciones en carretera para requerir el certificado y aplicar una multa en caso de no tenerlo. Lo que hicimos, a principio de año, fue solicitar el certificado en carretera para que el camionero se fuera haciendo a la idea de que iba a tener que efectuar la inspección. En algunos casos se retiraron permisos de circulación, pero fueron inmediatamente devueltos.

¿Qué es lo que estamos planteando en este momento? En la medida en que concurran aproximadamente 1.000 camiones, y que haya una tendencia constante a agregar 1.000 más por año, estamos dispuestos a mantener las condiciones que rigen hoy día, o sea, no multar y no retirar permisos de circulación, pero sobre la base del crecimiento del ritmo de concurrencia que, en definitiva, es lo que demuestra el mejoramiento de las condiciones de aptitud del parque vehicular y una evolución en un sentido favorable.No obstante ello, debemos tener claro que si ese ritmo no se cumple, la forma de lograr que haya una concurrencia mayor es por medio de la inspección o control en ruta. Esto es precisamente lo que planteamos en la última reunión mantenida con los transportistas el día 22 ó 23 de abril —y que repetiremos el 23 de mayo— oportunidad en la cual les señalamos que íbamos a ir observando la evolución de

cn.

las inspecciones y del ritmo de mejoras de la condición del parque. Allí mismo también se estarán tomando las decisiones en torno a si tenemos o no que salir a controlar en ruta y si fuera ello necesario así lo haremos, pero todos habremos tenido una base de acuerdo. Esto, en definitiva, significa que la transición de tener cero camión inspeccionado a tener 26.000 camiones controlados, llevará alrededor de 26 meses; este tiempo nos parece prudente a pesar de los inconvenientes que ello representa frente a todos los buenos ciudadanos, profesionales transportistas, que ya han concurrido y que se van a preguntar por qué motivo en 26 meses tendrán que pagar dos veces, mientras que otros lo harán una sola vez.

De todos modos, debe constar que hay caminos posibles y de paz que tenemos que tratar de extremar, tal vez con el aval que nos da el hecho de que en esta semana estemos concretando la devolución del impuesto a los gasoleros a aquellos buenos ciudadanos que habían pagado en forma adelantada, sin especular que este tributo no se iba a cobrar. Pienso que es desde este punto de vista que podemos ubicar el tema.

Sin duda que podríamos hablar durante mucho rato sobre este asunto —tenemos mucho material— y realizar algunas reflexiones sobre expresiones que se vertieron con motivo de haberse tratado este tema en el Senado; no obstante, creo que quizás sea más interesante ver si hay algunas interrogantes al respecto. La otra alternativa es ceder el uso de la palabra a quienes me acompañan, por ejemplo, el ingeniero Larramendi —también están presentes el ingeniero Risso Brum, Director de Transporte, el doctor Goldberg y el ingeniero Aguerre, a quienes ya conocen— quien ha llevado adelante todo este proceso y forma parte de la Asesoría Técnica de la Dirección de Transporte. También cabe señalar la presencia de la señora contadora Márquez, quien tiene a su cargo la parte contable de la supervisión de este contrato y de muchas otras cosas más y del ingeniero Trnka, encargado de la Estación de Inspección Vehicular, es decir, nuestro representante en ese contrato. Por lo tanto, si a los señores Senadores les resulta de interés, podríamos solicitar al ingeniero Larramendi que haga una sinopsis de lo que ha sido todo el proceso que se ha llevado adelante. A su vez, el ingeniero Trnka podría referirse a la experiencia recabada durante estos meses de actuación,

cn.

ejemplificando algunas situaciones de parque vehicular que existen en el país, por ejemplo, transporte de cargas peligrosas, en particular de combustible y la condición de alguna de esas unidades. Asimismo, la contadora Márquez podría participar en torno a las consideraciones económicas de esta concesión, a propósito de la cual se ha dicho que era sumamente ventajosa para el concesionario y que los números contables podrían mostrar cuál es la situación real.

SEÑOR IRURTIA.- En realidad, no es mi intención referirme al certificado de aptitud técnica, porque comparto en un todo los conceptos vertidos por el señor Ministro.

Mi preocupación surgió al comienzo de su exposición, en torno a la gradación de la importancia de las temáticas que inciden en este entorno, dejando a los vehículos en un segundo lugar y a la infraestructura en tercer término, tal vez con bastante menor incidencia.

En el correr de la exposición realizada por el señor Ministro, surgieron informaciones muy válidas en lo que respecta al esfuerzo que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está realizando con respecto a la infraestructura. De todos modos, deseo significar y dejar constancia que, desde mi punto de vista, tiene una gran relevancia el estado de los vehículos pero que también la tiene el estado de la estructura vial, por lo que indudablemente esto debe pesar significativamente en este espacio de transición. Somos uruguayos, transitamos las rutas nacionales y somos conscientes de que tenemos tremendas deficiencias. En consecuencia, es importante el control de los vehículos pero es también importante avanzar en los aspectos de infraestructura para llegar a este objetivo que, tal vez trazado en un espacio de tiempo muy rígido —26 meses—, podría seguir encontrando resistencias en una temática que seguramente le va a hacer mucho bien al país si quienes transitan por las rutas tienen seguridades avaladas por el propio Estado.

SEÑOR MINISTRO.- Si bien comparto la idea de que todos estos factores son importantes, insisto en que en el Uruguay el tema de la incidencia de la infraestructura en los accidentes no es mayor que la que se da en los países desarrollados, en donde

cn.

las carreteras están en muy buen estado. Por lo tanto, de acuerdo a nuestra experiencia podríamos decir que si bien en nuestro país las carreteras no están muy bien, máxime si las comparamos con las de Alemania, España o Francia, en cuanto a los accidentes vinculados a la infraestructura, los porcentajes son muy similares.

Tenemos otro tema que está vinculado a las condiciones de la infraestructura que muchas veces es esgrimido por parte de algunos transportistas y que es el hecho de que sus unidades, al circular por caminos que no están en buenas condiciones, sufren desperfectos o desajustes, por lo que reclaman que sean mejorados. En este caso, podríamos decir que les asiste una cuota de razón y en torno a ese tema todos estamos embarcados. Todos los planes que hemos estudiado el año pasado tienden a ello y no es nuestro propósito realizar nuevas obras, sino fundamentalmente mantener las que ya existen. También estamos manteniendo nuestro programa de asistencia a las Intendencias del interior. Precisamente acabo de llegar de una reunión con el Banco Mundial a efectos de poder prolongar este programa, que estaría finalizando en 1997, a años sucesivos.

Por otro lado, considero que en las redes viales departamentales, sin lugar a dudas, ha habido una mejoría muy significativa en lo referente a mantenimiento y, sobre todo, se ha comenzado a inculcar la cultura del mantenimiento regular a nivel municipal. En realidad, el mantenimiento se daba solamente en el caso de una emergencia, es decir que se reaccionaba frente al pedido de los vecinos, cuando el camión ya no podía circular o el ómnibus no podía afrontar las condiciones del camino. Creo que en el país se ha experimentado un cambio sustantivo en los últimos diez o quince años y que es la cultura del mantenimiento incorporada en los niveles municipales.

Cuando salimos de la jurisdicción departamental que normalmente está asociada a los caminos de balasto e ingresamos a la nacional, se nota una gran diferencia ya que, a pesar de los pozos —es un defecto que tomo por mi cuenta—, estas carreteras tienen un nivel muy superior. Si hay desajustes o elementos que agreden al camión en cuanto a su sanidad mecánica, debo decir que esto se debe a la órbita

cn.

departamental, más que a la nacional, que nos compete a nosotros.

Quiero señalar que insistimos en la exigencia de la inspección a ómnibus y camiones, porque es a ellos a los que les otorgamos permisos de circulación; no actuamos sobre los autos, que también utilizan las rutas nacionales, porque no les damos permiso alguno y tampoco lo hacemos con respecto a quienes utilizan las redes departamentales. Estas acciones quedarán a criterio de los gobiernos de cada departamento aunque, como es difícil que un camión no use rutas nacionales, en cierta forma estamos colaborando con las Intendencias a fin de poder lograr una mayor seguridad.

SEÑOR ANDUJAR.- No voy a revisar el tema que mencionó el señor Ministro con respecto a la educación y al control de la red vial, porque estoy de acuerdo con que haya una inspección técnica autorizada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Sin embargo, quisiera preguntar cuál es el punto que se considera conflictivo entre la Cartera y el grupo de camioneros, ya que en los próximos días se realizará una asamblea para tratar este asunto. Asimismo, me gustaría saber cómo cree el señor Ministro que este problema se podría solucionar, porque a estos efectos es que nos hemos reunido.

SEÑOR MINISTRO.- Actualmente se ha instalado una mesa del transporte para tratar temas circunstanciales y de fondo. Por ejemplo, en la reunión efectuada el día 22 de abril se habló de la habilitación de mecanismos de tipo financiero para permitir la renovación de flota. Esto permitiría desarrollar un mercado secundario y hacer operativo un contrato de "leasing", el que hasta ahora no se había podido utilizar adecuadamente, en particular, por el tratamiento del IVA. De esta manera, se podría verificar una forma de pago en cuotas de acuerdo con lo que el transportista esté facturando y con la cuota de amortización que destine para el pago de su unidad. Otro aspecto importante de esa reunión fue el consenso en cuanto a que el país debía fijarse un objetivo en doce años, a fin de establecer la edad promedio del parque en diez años. Esto significaría evolucionar de la actual edad promedio, en ese mismo período, a una edad máxima de camiones de veinte años, salvo que existiera una aptitud técnica constatada.

cn.

A mi juicio, estas reuniones han sido muy favorables, sobre todo en el caso de los instrumentos financieros orientados a la renovación de la flota. Pero también se han tratado otros asuntos como, por ejemplo, la presión de la carga tributaria de un sector que está presente en la producción nacional y en el comercio internacional. Es evidente que si el país desea ser competitivo debe tratar de reducir esa presión. Por nuestra parte estamos instrumentando un estudio de la carga de usuarios, a los efectos de lograr una reforma tributaria de todo el sector del transporte. En ese sentido, manifestamos a los integrantes del mismo algunos elementos que han surgido en los últimos tiempos y cuál ha sido su incidencia desde el punto de vista del costo. El tema de las inspecciones técnicas vehiculares comenzó teniendo una gran resistencia debido al costo de inversión, aunque luego ella se desplazó hacia el costo de la reparación. De todas formas, pudimos demostrar que solamente se incidía en un 0.11% de la facturación que tiene un camión que opera en el mercado. Esto significa que frente al costo total de un camión por año, el porcentaje correspondiente a la inspección es insignificante y, si además pensamos que la reparación podría ser diez veces más que esa suma, estaríamos hablando de un 1%.

Al mismo tiempo, en el país se habían dado otras circunstancias que quizás influyeron en forma mucho más negativa sobre el costo del transporte como, por ejemplo, la patente, el aumento del IMESI del combustible —que sustituyó al Impuesto a los Semovientes, con destino a las Intendencias— o el 4% de Rentas Generales, que también integró el 10% del aumento del IMESI. Esto demuestra que había que estudiar el tema en su conjunto para ver si lo que había era una percepción del aumento de la presión tributaria. En un artículo publicado en el diario "El País", un dirigente gremial expresa que no sólo están hablando contra la inspección técnica vehicular, sino también del tema de la presión tributaria sobre el sector. Me parece que este es uno de los aspectos importantes en este asunto.

Otro punto fundamental que, precisamente, diferencia al sector de pequeños empresarios de otros que tienen más profesionalidad, flotas más desarrolladas y, por lo tanto, mayor control sobre los costos y mejor criterio sobre las

cn.

tarifas que se pueden cobrar, es que no existen en el país tarifas de referencia y, por lo tanto, el precio lo fija la necesidad del más necesitado. Es por ahí, entonces, que el propietario de un camión —no podría llamarlo propiamente un transportista— que concurre a áreas de trabajo en que existen condiciones oligopsónicas termina siendo contratado porque resulta aceptado en el remate a la baja. Aquí aparece el fenómeno del transportista que paga su costo variable, es decir, el gasoil y que obtiene un determinado ingreso adicional para sus subsistencias, y que fija el precio del flete en base a ese único elemento, pero se olvida de la amortización, del cambio de cubiertas y del mantenimiento de las unidades.

De allí surge la iniciativa del Ministerio en cuanto a fijar tarifas de referencia, sin aspirar bajo ningún concepto a entrar a regular el transporte de carga, pero sí a que se tenga conciencia de los precios. Esto significa una ayuda al pequeño transportista que muchas veces no cuenta con un precio de referencia, para que sepa cuánto debería cobrar en una estructura sana y eficiente por la prestación de determinado servicio. Sabemos que, seguramente, también se seguirá negociando a la baja, pero por lo menos se hará con conciencia, es decir que si se cobra un precio inferior a determinado nivel tarifario habrá algo que no se va a percibir. En primer lugar, no se percibirá la utilidad, luego la amortización y, finalmente, el mantenimiento y cambio de las cubiertas. Este es otro de los aspectos importantes que se han puesto sobre esta mesa de discusión.

En primer lugar, existen varios caminos sustanciales a seguir y, en segundo término y en relación a esta circunstancia específica, ya se han manejado algunos elementos. Por ejemplo, se ha aceptado que para los camiones de más de veinte años se realice una inspección primaria muy elemental que tenga en cuenta tres aspectos primordiales: dirección, frenos y luces, que bajo ningún concepto pueden ser descuidados. A la vez, se establece un plazo adicional para realizar el resto de la inspección, a efectos de no tener problemas en la circulación. Esto revela que ha habido una flexibilización por convicción del propio Ministerio, pues lamentamos que se haya creado una situación conflictiva; hubiera sido mucho más conveniente —como sucede con las relaciones que tenemos con todos los

cn.

interlocutores del transporte— solucionar el problema a través del diálogo y no como lo ha hecho esta organización, presentando un recurso de amparo ante la justicia, radicado en dos juzgados del interior que, por otra párte, en ambos casos se expidió a favor del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Esta actitud inició una confrontación, cuando debería haberse comenzado por el diálogo.

La flexibilización que ha aplicado el Ministerio -a efectos de demostrar su buena voluntad muchas veces nos ha llevado a arrepentirnos de alguna de las medidas adoptadas. Por ejemplo, en este caso deberíamos haber exceptuado a aquellos vehículos que transportan cargas peligrosas, dado que los camiones de más de veinte años que se dedican a esa tarea, también representan un riesgo potencial mucho mayor que los otros; sin embargo, se adoptó esta norma de carácter general que tomó en cuenta solamente la edad del vehículo sin realizar otras excepciones. En consecuencia, creemos que hemos demostrado una gran flexibilidad que no ha sido correspondida en la misma medida por parte de la gremial involucrada y que hoy en día está generando una movilización.

A su vez, esta flexibilidad tiene un costo importantísimo para el Estado, ya que el contrato de concesión garantiza un mínimo de inspecciones de 16.000 vehículos al año, cantidad que el Estado debe pagar si no se alcanza y que hemos venido pagando regularmente. Nosotros estamos dispuestos a enfrentar este gasto en la medida en que observemos una evolución positiva de este parque automotor. Lo que no tendría ningún sentido es —como figura en algunas de las propuestas que hemos recibido— abrir un paréntesis en el que no se realicen más inspecciones, ya que ello, en definitiva, significaría no graduar la velocidad. En ese caso, las cosas quedarían como están y no nos ocuparíamos más de este tema, esperando que en ese período de seis meses tengamos la suerte de nuestra parte de que no se dé ninguna de las situaciones graves que tenemos ejemplificadas en el pasado tanto en nuestro país como en el mundo.

Además, en las sucesivas instancias que se han mantenido, hemos abierto puertas para buscar una salida a la situación, porque todos conocemos las dificultades a las que se enfrenta

un dirigente gremial que se compromete frente a sus agremiados a volver con una negociación. El representante de esta gremial concurrió al Ministerio, allí se le planteó esta medida más flexible en cuanto a los camiones más viejos, la que le resultó aceptable, pero lo que tuvimos como contestación a los pocos días, fue que ese delegado no era representativo del gremio.

Si bien hemos abierto las puertas para que pudiera decirle a los agremiados que se ha conseguido algo positivo, también se deben comprender las razones que esgrime la Administración. Pero esas puertas abiertas no se han aprovechado; entonces, ahora se nos dice que se necesita abrir una nueva puerta. Es posible que existan algunas otras soluciones, pero cada vez habrá menos, ya que no podemos resignar nuestra obligación.

Creo que hoy en día aún no se han activado dos sectores que rápidamente lo harían frente a una desgracia. En primer lugar, me refiero a los obreros del transporte, porque esta medida de aptitud técnica es importante para su seguridad frente a una desgracia, ya que de lo contrario estaríamos repitiendo los lamentables episodios que se han sucedido en los últimos tiempos en otros sectores. En segundo término, la opinión pública nos juzgaría por no haber continuado con las medidas que se habían comenzado a aplicar.

Por lo tanto, creo que tenemos que dar una señal clara de que continuamos en el camino de mejorar el parque e insistiendo en que podemos regular el tema de la velocidad en que vamos progresando.

SEÑOR VIRGILI.- Dentro de las objeciones que se han hecho a las medidas adoptadas por el Ministerio, no hemos oído ninguna en el sentido de que los aspectos técnicos contemplados no son importantes. Se ha argumentado que la actividad se ha encarecido o que es imposible pagar eso, así como otra serie de elementos que son totalmente opinables. También se ha dicho que las carreteras no están en condiciones adecuadas y que por ese motivo al poco tiempo de reparar un camión, éste nuevamente tiene desperfectos. Nosotros consideramos que todas estas quejas son exageradas.

Pienso que en Uruguay tenemos un problema tremendo a causa

cn.

de la enorme cantidad de vehículos que no están en condiciones de transitar; se trata de un parque muy envejecido. Veo con satisfacción que el señor Ministro desea superarlo lentamente, si bien no sé en qué forma. Además, hay variedad de problemas. En la zona en que nosotros nos movemos, eminentemente granjera, hay gente que posee un camión que utiliza, una vez por año, para acarrear uva. Dicha unidad, a menudo tiene veinte años o más y se puede decir que está en condiciones pasables. Sin embargo, esas personas no pueden gastar U$S 40.000 para seguir realizando ese trabajo. Evidentemente, se trata de una independencia muy costosa.

Debemos aclarar que la mayoría de los camiones envejecidos no pertenecen a empresarios, sino a gente que se gana el sustento con su trabajo. Entonces, cuando se le sugiere no pagar, adhiere inmediatamente.

Por supuesto, causaríamos muchos problemas si abruptamente cambiamos las reglas. Ya con el tema del gasoil dimos una marcha atrás, que era necesaria; pero, eso es "cobrar al grito".

Consideramos que hay que buscar soluciones y, cuanto más rápido lo hagamos, mejor será. No se trata de un problema de razonamiento, sino del hecho de que alguna gente no puede enfrentarlo. Me refiero, por ejemplo, al que tiene un camión que es prácticamente chatarra y con el que debe subsistir. Evidentemente, no se le puede pedir que compre un camión, porque no puede hacerlo.

De todos modos, lo fundamental es que todo el mundo desea que haya seguridad para transitar. Voy a contar una anécdota. Frente a mi casa —debo aclarar que ahora la Ruta 36 está un poco mejor— existe una parada de ómnibus de escasa importancia, donde no se junta mucha gente. El otro día, a un camión que transitaba por la ruta se le salió una rueda, la que rodó hasta la zanja que hay junto a la parada. Se trataba de un camión Bedford del año 1967 ó 1968. Digo esto para demostrar que a veces la pérdida de una rueda por parte de un camión o un ómnibus es algo tremendamente peligroso, y es algo que nunca se sabe cuándo va a pasar. Pienso que no hay que esperar a que las cosas sucedan para tomar resoluciones al respecto.

cn.

Pienso que lo que se está haciendo es correcto, no me importa quién lo haga o cuándo se esté llevando a cabo.

Conversando con el señor Senador Irurtia, me expresaba que ahora tiene la tranquilidad de conciencia de saber que los choferes que manejan sus camiones cuentan con todas las seguridades.

Reitero que estoy de acuerdo en que estas medidas se lleven adelante. En el país hay 26.000 vehículos, de los cuales un sinnúmero está en manos de gente que no tiene posibilidades económicas. Evidentemente, si se puede ir renovando esa flota, habremos logrado algo muy importante.

Además, debemos recordar que tenemos que participar en un mercado competitivo. Obviamente, aquellos que trabajan con el exterior, cuentan con camiones en condiciones óptimas dado que, de lo contrario, no lo podrían hacer. Pese a que no podemos comparar nuestra flota con las de Brasil o Argentina, debemos buscar la manera en que sea un buen negocio tener un camión con el cual realizar viajes internacionales. Pienso que es necesario poder participar, sin dejar de lado lo que se está haciendo en la parte técnica.

SEÑOR MINISTRO.- Santa Teresa de Jesús decía: "Tengo el alma crucificada entre el cielo y la tierra". Es un poco lo que nos pasa cuando debemos administrar un sector del Estado; por un lado, tenemos un objetivo —el objetivo del cielo— y, por otro, tenemos que hacer frente a las circunstancias de la tierra, tratando de compatibilizar ambas situaciones. Esto es lo que hemos estado haciendo.

Con relación a los camiones más viejos quiero decir que, a primera vista, uno podría pensar que tienen dificultades importantes como para superar una inspección técnica. De todos modos, deseo destacar que 385 de los camiones inspeccionados son anteriores a 1976, y que todos pasaron la prueba. La estadística de los camiones inspeccionados muestra, por ejemplo, un camión de 1942 —con 54 años— que estaba en condiciones, al igual que 3 de 1947; 2 de 1948; 5 de 1951; 4 de 1952; 3 de 1953; 1 de 1954; 3 de 1955; 1 de 1956; 8 de 1957; 4 de 1958; 4 de 1960; 7 de 1961; 12 de 1962; 13 de 1963 y, así

cn.

sucesivamente.

Lo que se tiene, fundamentalmente, es miedo al examen, más que la constatación clara de que la inspección es tan exigente que no se puede pasar. O sea que estamos frente a dos cuestiones distintas: percepción y realidad. Se trata de dos factores perfectamente identificados entre quien se niega al control y el resultado del examen propiamente dicho. Reitero que, a primera vista, uno diría que un camión viejo es un camión con problemas; sin embargo, no necesariamente es así. Obviamente, reparar un camión viejo para que esté en buenas condiciones, debe resultar difícil, por la posible carencia de repuestos; pero, repito, estos casos son los menos.

Justamente, cuando planteamos este esquema de mil unidades controladas por mes para completar la inspección en 26 meses, lo hicimos para dar tiempo.

Con respecto al objetivo de incorporar 2.500 camiones anuales, debemos decir que, hoy en día, la incorporación es de alrededor de 1.200 ó 1.300 por año, o sea que estaríamos duplicando el ritmo de incorporación de camiones, lo que significaría el ingreso de 2.600 unidades. Ello va a implicar que a medida que esas unidades vayan entrando habrá otras que irán saliendo y, presumiblemente, las que estén en peores condiciones se transformarán en chatarra. Sin duda, no estamos acostumbrados a que una unidad se transforme en chatarra. Sin embargo, en determinados lugares comenzaron aparecer cementerios de automóviles, pero no sucede lo mismo con los camiones y ómnibus. Entonces, esto significa que, en la medida en que el vehículo es una herramienta de trabajo, aunque tenga deficiencias, se lo sigue tomando en cuenta. Pese a ello, si estamos impulsando una política para aumentar la cantidad de unidades nuevas —lo que implica toda la generación de mercados secundarios y terciarios—, llegará un momento en que algunas unidades tendrán que transformarse en chatarra.

SEÑOR SEGOVIA.- He seguido con particular interés la política que ha desarrollado el Ministerio de Transporte y Obras Públicas —inclusive creo haberlo manifestado en más de una oportunidad— desde que el 12 de julio de 1995 el señor Ministro nos dijera que el transporte era una herramienta del

cn.

gobierno y que, como tal, se iba a encarar. Esto lo comprobé, posteriormente, por la potencialidad que se le asignó en el Presupuesto Nacional, donde también se tomó en cuenta lo expresado por el señor Ministro, tanto en esta sala como en la Comisión de Presupuesto, en cuanto a cómo había recibido esa Cartera el parque automotor. Se habló de un número significativo, que consistía en un parque de 22.700 camiones obsoletos. Cuando se hizo mención a esto último, presté particular atención porque consideré que se trataba de una cifra sumamente espectacular teniendo en cuenta los camiones que circulaban en el país. Entonces, como esa herramienta de Gobierno del transporte iba a tener una fuerte incidencia en el estado de la red vial de nuestro país, también presté mucha atención cuando se dijo que en 1984 la red vial contaba con un 8% de caminos en mal estado, mientras que ese porcentaje subía a un 34% o 35% en 1994. Inclusive, asistí a diferentes conferencias que se llevaron a cabo en el Ministerio, en las que se efectuaron análisis exhaustivos de la red carretera uruguaya, a raíz de lo cual también entendí el criterio del Ministerio en cuanto a no originar carreteras nuevas, sino a tratar de suplir las ya existentes mediante transformaciones, manejándose la idea de que un dólar no usado en ese momento en la reparación significaban tres dólares al año siguiente.

Todo lo que he mencionado tiene que ver con un proceso que he seguido con particular interés, a lo que debo agregar que el 21 de marzo de este año —entre otros motivos, por el desarrollo que venía teniendo la protesta de los camioneros—, a raíz de que quien habla había estado transitando por las rutas 8 y 9 cuando se me informó acerca de el retiro de la documentación para la circulación de algunos transportistas, tomé la precaución de comunicarme con el ingeniero Serrentino, quien me hizo saber que no disponía de esa información. Por lo tanto, se me hicieron llegar los faxs que comprobaban realmente el retiro de esa documentación —si no recuerdo mal, eso tuvo lugar en Estación Soca—, pero esta situación se subsanó con la devolución de los referidos papeles, así como con la decisión de no afectar a los coches con ningún tipo de multas.

Como consecuencia de todo esto, el ingeniero Serrentino me dio a conocer ciertas posibilidades de flexibilización en cuanto a la financiación del IVA, así como reiteró que era

cn.

política del Ministerio la renovación de las unidades en plazos breves, por lo que se buscaría llegar al acondicionamiento de las inspecciones de los camioneros cuando el arreglo fuese viable porque, de lo contrario, se transformaría en un gasto sumamente insostenible.

Por lo tanto, a raíz de todo lo que he manifestado y de que las empresas transportistas comenzaron los paros, decidimos recibir en esta Comisión, en formar particular, a transportistas de CUTA y de nuevas agremiaciones. En esa oportunidad se nos dieron a conocer serios problemas; particularmente, los representantes de CUTA hicieron hincapié en que ellos tenían ciertas dudas sobre el hecho de que una única empresa privada se hiciera cargo de la inspección, lo que significaba un criterio de privatización, costos altos e inspección tardía. En lo que me es personal, me llamó poderosamente la atención el tema relacionado con la inspección de vehículos cero kilómetro, pero el ingeniero Serrentino me explicó que, en algunas condiciones, era necesario hacerla para autorizar su circulación.

Nos dijeron además que el señor Ministro estaba administrando un negocio privado de la empresa SUCTA, en lugar de manejarse por otros caminos y que, además, se esgrimía una documentación oculta, específicamente un contrato, al que no se podía acceder. Sin embargo, conociendo esta información me remití al Ministerio a los efectos de lograr esa documentación, la que se me proporcionó en forma inmediata.

La empresa CUTA había propuesto la inspección de vehículos oficiales, a los efectos de compensar con eso la cantidad de vehículos que debían pasar por la máquina y disminuir así los costos. Entonces, la situación del contrato y cada uno de los hechos que se fueron dando generaron la idea de que en este período se estaban originando situaciones que iban a complicar al transporte.

En ese sentido, el 17 de abril, en oportunidad de recibir en esta Comisión a representantes de la empresa Rutas del Sol —que hicieron referencia a la situación de los ómnibus micreros—, procuré averiguar cuál era el proceso que se venía desarrollando debido al conflicto, cuál era la situación real

en.

y qué posibilidades de avances existían. En consecuencia, a pesar de que la visita era por otro motivo, el señor Director de Transporte y Obras Públicas interino nos dio una breve información que llevó a que el señor Senador Garat efectuara una exposición en Sala, en la que se nos trasmitió toda la información que se nos había hecho llegar por parte de la nueva cooperativa, en lo que tiene que ver con los trámites y los asuntos que se pensaba estaban mal encarados. También hizo mención a todo lo relacionado con los camiones de más de 20 años, a la mayor facilidad y al proceso de negociación y flexibilización que había impuesto el propio Ministerio.

Hago la cronología de estos hechos para ubicarme mejor aunque, a pesar de haber distribuido varios papeles, pienso que me van a quedar detalles en el tintero.

Llegamos al día de hoy con la situación de negociación existente, y es la primera vez —lo digo con total honestidad— que encuentro "duro" al señor Ministro, en el sentido de que nos ha hecho una propuesta con un tema general ético relativo a la seguridad vial que, indudablemente, comparto. A propósito, ha manejado una cantidad de estadísticas —que tomo como tales, y supongo que ese es el criterio— que ponen de manifiesto, en cierto modo, cuál es la realidad internacional y que, creo, difiere bastante de la nacional.

Entiendo perfectamente la documentación de los accidentes de tránsito a nivel de los países más desarrollados —como, por ejemplo, los ocurridos en Estados Unidos y los sucesos narrados, que conocíamos, acerca de situaciones que se plantearon en España—, pero creo que la realidad nacional no es muy comparable con la internacional, si partimos de la aseveración que hiciera en una primera oportunidad con respecto a lo obsoleto que era el parque automotriz de transporte de cargas. También recuerdo que en esa instancia el señor Ministro nos decía que, a su juicio, la situación en la parte de transporte de pasajeros era buena, aceptable, y que la difícil era la de transporte de carga, lo que se iba a solucionar pues se habían implementado —por lo menos en la renovación del parque vial— sistemas como el de "leasing" y que había disminuido la incidencia impositiva. Ahora veo que, entre las flexibilizaciones, aparecen algunas de las reivindicaciones

cn.

hechas en aquel momento por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, en el sentido de que no estaba dispuesto a regalar nada, pero sí a colaborar en la renovación del parque de camiones.

Me parece —y por eso decía lo de la dureza— que parte de esas flexibilizaciones tienen origen en que la realidad nacional, no por el contrato en sí sino por la rigurosidad de la inspección —a pesar de que ha sido muy disminuida—, sigue resultando muy dura. Digo esto por la obsolescencia del parque automotriz. Aunque los señores camioneros han dispuesto de un plazo prudencial para poner a punto su parque, no van a estar en condiciones de hacerlo ahora ni en adelante.

Comparto que el camino propuesto es, sin duda alguna, el de la renovación de la flota, mediante el mecanismo del "leasing". Sin embargo, me he dado cuenta —porque reviso los números y veo que se nos han pasado algunos— que la renovación del transporte de pasajeros por dicho mecanismo ha significado una deuda muy grande para el sector, que en este momento asciende a una cantidad bastante espectacular de millones de dólares. Este era uno de los reclamos que nos hacían, sobre todo, las pequeñas empresas de transporte del interior del país, pues terminaban siendo esclavas de las grandes. Precisamente, nos decían que no tenían acceso a la compra por el mecanismo de "leasing", por lo que una grande les vendía un vehículo viejo por el mismo precio que la empresa grande lo reponía a nuevo. Debido a ello, tenían que recurrir a coches de segunda o tercera mano, cuando las empresas grandes renovaban sus vehículos a precios menores. Además, eso les restaba competitividad en el mercado.

La pregunta que surge es si con este mecanismo no se producirá exactamente lo mismo, es decir que las empresas grandes tengan como rehenes a las compañías pequeñas de transporte, dado el estado del parque automotriz.

Hoy se cuestiona la aptitud técnica de los vehículos. Creo que tanto en el gremio de camioneros como en la idea de quienes están luchando en este tema, no existe el cuestionamiento de que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas les imponga aptitud técnica. Es más; no creo que tengan tanto miedo al

cn.

examen como prueba de suficiencia, sino a la pérdida de la posibilidad de trabajo. Pienso que eso es lo que los retrae en la presentación de los vehículos, lo que origina un problema mucho más grave, porque seguramente correrán el riesgo de transitar sin ningún tipo de control, aunque los detengan. Por lo tanto, se producirá una circulación en un sistema de clandestinidad; a mi juicio, al final del recorrido, esa situación será peor que si se bajaran los niveles de inspección.

Advierto que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, con esa propuesta de inspeccionar mil coches por mes, prácticamente va a tener una pérdida frente a la famosa máquina, al tener que pagar 4.000 por desembolso privado del Ministerio, teniendo en cuenta que el compromiso era para algo así como 16.000, es decir, el 80% del parque.

En modo alguno pretendo dar una orientación al Ministerio —no reviste intención alguna mi exposición—, pero creo que no queda otro camino que el de la flexibilización, no sólo de esa Cartera, sino de las otras partes. Es decir, se pueden seguir reclamando flexibilizaciones, pero estas no se producen de un solo lado. No conozco ningún buen negocio en el mercado que termine siendo aceptado como tal por una de las partes y que a la otra le resulte horroroso. De todos modos —y pido disculpas por lo de la dureza que había expresado inicialmente—, la única solución que visualizamos en este momento, desde nuestro punto de vista, es que habría que encontrar algún mecanismo que, quizá, esté en lo de la velocidad de reposición, de modo que las dos partes en desacuerdo lo tomen como un camino para seguir adelante. Eso permitiría superar un hecho que, al menos a nuestro modo de ver, está significando un impacto social muy severo y que, seguramente, podría ocasionar uno mayor, así como también podría producir daños a la propia producción del país. Digo esto por cuanto este tipo de reclamos —aclaro que con esto no pretendo apuntar al medio sindical— se pueden suceder, precisamente, en los momentos picos de cosecha. Debemos recordar que el país ha tenido una cosecha bastante excepcional en este período y la próxima lo sería también, por lo que podría darse la situación de que no estuvieran dadas las condiciones para recogerla y llevarla a los puntos

cn.

correspondientes.

Otra situación que viene siendo cuestionada, es la presencia de transportistas extranjeros, que entran a hacer sus transportes en el país, sin recibir el mismo tratamiento de parte de la inspección técnica que el que se aplica a los camiones nacionales. Es particularmente visible el hecho de que los camiones que en el transporte internacional ingresan al territorio brasileño reciben un control más riguroso que el que se realiza en nuestro país.

En cuanto a los mecanismos de funcionamiento de ese grupo empresarial, diría, casi unipersonal, realmente resulta muy preocupante por el impacto social que pueda tener.

Por todo lo expuesto, me parece que lo que tiene que ver con la tierra no obliga al señor Ministro a dejar por el camino los objetivos del cielo; me refiero a que sería bueno que pudiéramos disponer de un régimen —obviamente esto no puede ser en modo alguno una recomendación de la Comisión— que contemple la situación real del país en cuanto al transporte y a sus valores. Personalmente, debido al uso de camiones fleteros, he podido comprobar que funcionan con un costo muy bajo, lo cual le impide la recuperación de su material y el acceso, aunque sea por el mecanismo del "leasing" a la renovación de sus flotas.

Sin duda quedan otros temas para plantear, pero quería trasmitir que siempre he acompañado todo el proceso de trabajo del Ministerio, y por ello puedo decir que es la primera vez que encuentro al señor Ministro, si no excesivamente duro, por lo menos mucho más que de costumbre.

SEÑOR MINISTRO.- Puede ser que tenga razón el señor Senador, pero justamente en este caso se trata de un tema sustancial en tanto refiere a los valores y a un sentido de responsabilidad de la función que tenemos. Nuestra obligación es mirar a los 3:000.000 de habitantes del país y priorizar su situación por sobre la del sector camionero que, de alguna forma, es minoritario. Creo que esto forma parte de las obligaciones que no podemos perder de vista.

cn.

Con relación al tema del "leasing" de camiones, podemos decir que se está instrumentando —y si no me equivoco ya se ha remitido al Parlamento—, dentro del proyecto de ley de promociones de inversiones un capítulo referente a su habilitación. En este caso, no se va a aplicar igual que a los ómnibus para que sea exclusivamente una herramienta financiera destinada a la compra de nuevas unidades, sino que también se podrá utilizar en la adquisición de camiones usados. Esto significa que será una herramienta financiera para todo lo que sean bienes de capital. Por lo tanto, será de acceso para todos y la reserva que pudiera haber en el sentido de que pasara algo similar a lo que sucedió con los ómnibus en el pasado, justamente, no sería del caso. Con respecto al tema de la flexibilización, una vez más insistiría en todas las situaciones en que se ha reflejado una actitud de este tipo. Me refiero, por ejemplo, a la rebaja en el estándar de frenado, así como a la flexibilización de varios controles en materia de holgura, aunque no en aquellos sectores que consideramos extremos. Una situación extrema es, por ejemplo, la que se da respecto a distintas categorías en donde puede darse un rechazo, la aprobación condicional o total. Esto significa, entonces, que nos hemos flexibilizado desde el punto de vista técnico y, por otra parte, que no hemos salido a hacer represiones y controles.

Debido a que, aparentemente, estamos todos de acuerdo en cuanto a que hay que mejorar el parque y que el tema fundamental es la velocidad, hemos formulado esta propuesta, que también es una forma de flexibilización. Tal como está planteado este tema, en un año deberíamos haber logrado la inspección de 26.000 camiones. Si hubiéramos hecho una primera flexibilización, desde el punto de vista netamente económico del Ministerio, de 26.000 unidades en un año habríamos bajado a 16.000, que es el mínimo establecido en el contrato, de tal forma que el Estado no tenga que pagar por esto. Sin embargo hoy estamos hablando de un planteo de 12.000 camiones, o sea, que estamos hablando de la mitad de lo que originariamente estaba previsto. Esto significa 4.000 camiones menos sobre el mínimo y el hecho de que recaiga en nosotros el costo por concepto de inspecciones y reinspecciones, que en este momento lo estamos reabsorbiendo por estar así establecido en el contrato.

cn.

SEÑOR SEGOVIA.- Si no me equivoco tanto para las gremiales como para los propios camioneros va a resultar muy difícil determinar cuáles son los 12.000 camiones que van a pasar por ese control.

SEÑOR MINISTRO.- La forma que parece más razonable es ir controlando mes a mes a la vez que se observan los registros. De este modo se podrá visualizar si se va manteniendo esta pauta más allá de qué camiones sean controlados. Puede presumirse que los que deban ser controlados en principio van a ser los que tengan más dificultades para reparar el vehículo. Si observamos que el sistema funciona favorablemente y que estamos reduciendo a menos de la mitad de lo que debería ser, podremos decir que estamos en un sentido y a una velocidad razonable lo que, al mismo tiempo, tendrá que ir acompañado de la incorporación de nuevas unidades y la generación del mercado secundario. De manera que si vemos que el ritmo se mantiene, significa que la sociedad, por sus propios medios, está concurriendo. Por el contrario, si se trabaja en forma lenta —más allá de alguna circunstancia puntual como, por ejemplo, la existencia de una cosecha con lo que el camión no tiene tiempo para la inspección— la herramienta para actuar será la inspección en rutas.

En esa instancia, automáticamente, se va a revertir la situación, tal como sucedió frente a la menor actuación que tuvimos, que fue frente a CUTA, cuando salimos a hacer las primeras inspecciones. En ese entonces fue sorprendente el aumento de la velocidad de presentación, la cual pasó a darse en forma vertiginosa.

Si los señores Senadores me permiten, a continuación voy a referirme a una gráfica, en la que se refleja la evolución de las inspecciones. Comienza haciendo referencia a los datos del mes de agosto, en donde se observa un avance positivo y luego aparece el conflicto con CUTA.

La situación conflictual determina un retroceso y una disminución de los vehículos que concurren mensualmente. Posteriormente, como se demuestra en la gráfica, se resuelve el problema con CUTA y, al mismo tiempo, se sale a realizar las inspecciones por la ruta, lo que determina un crecimiento en

el número de camiones examinados. Como también se advertirá en el gráfico, comienza el conflicto con TUDELES, lo que implica una nueva baja en la concurrencia de transportistas. La expectativa de derogación de las normas es tan fuerte que provoca una disminución de inspecciones, tanto en el primero como en el segundo conflicto, a pesar de que el primero fue mucho menos difundido que el último.

Llegamos entonces a la conclusión de que es necesario mantener un cierto nivel de vehículos inspeccionados por mes, porque el número ha bajado de 1.650 a 1.200. Nosotros planteamos la necesidad de que se llegue a la cifra de 1.000.

En la gráfica de acumulados se puede advertir un crecimiento lento en los primeros meses, luego una pendiente que cambia, correspondiente con aquellos picos, y posteriormente la vuelta a un decrecimiento, en la medida en que aparece el conflicto. En esta gráfica se muestra, por un lado, el mínimo del contrato y, por otro, los 26.000 camiones que se inspeccionan anualmente.

Nuestra intención es mantener este crecimiento en forma constante para que al cabo del primer año se inspeccione el mismo número de camiones que el año anterior, incorporándose mil más en los años posteriores. Aclaro que podemos realizar el control de todo este sistema y contamos con los elementos para ello. Entiendo que no solamente con relación a este tema, sino también a otros, será conveniente mantener este procedimiento. Si luego se observa una disminución, con el aval de todos y estableciendo de entrada las reglas de juego, saldremos a hacer los controles. Cuando se reitere el mismo nivel de inspecciones, seremos un poco menos estrictos en la vigilancia; pero es necesario que las gremiales trasmitan a sus integrantes cuál será el criterio a tomar en cuenta y que, por lo tanto, contarán con un tiempo bastante razonable. Al mismo tiempo, deberán comunicarles que si no hay flujo de inspecciones, éstas se harán en las carreteras. Para ello es necesario que todos aceptemos este mecanismo y estemos de acuerdo con él. Entiendo que esta es la flexibilización que estamos planteando porque ella es razonable y tengo la sensación de que estamos de acuerdo en que este es el camino correcto a transitar.

cn.

Deseo referirme al tema del MERCOSUR y a los camiones extranjeros, particularmente los brasileños. En primer lugar, debo decir que Argentina tiene los mismos estándares que nosotros y cuenta con un número muy importante de estaciones que brindan el mismo servicio, pero el tamaño del mercado es netamente diferente. Los valores de las inspecciones realizadas en el interior de la Argentina son superiores al de las que se efectúan en el Uruguay; es en Buenos Aires donde el valor de las mencionadas inspecciones es inferior, pero allí se suma el hecho de que estas estaciones, además de hacer el control de camiones y de ómnibus, realizan también el de taxímetros y camionetas. Quiere decir que cuentan con una masa mucho más amplia a efectos de prorratear el costo que la que tiene quien se instale en el nuestro.

Con relación a los camiones extranjeros que entran a nuestro país, en el Subgrupo Técnico Nº 5 del MERCOSUR se plantea el tema de la necesidad de que existan las mismas exigencias de calidad para todos. En este aspecto, Brasil es el que seguramente desentona frente a Argentina o a nuestro país. Asimismo, Paraguay en este momento se encuentra instalando dos estaciones con el mismo nivel de tecnología y requerimientos. Brasil está actualmente en la misma situación que nos situábamos en 1984, porque posee los requisitos pero no cuenta con el elemento para hacer la medición objetiva. Este país es el más avanzado en el transporte de mercancía peligrosa pero, a su vez, es el más atrasado en relación con la carga general. Evidentemente, Brasil deberá adecuarse a esta situación. En este sentido, me pregunto por qué la preferencia y la no discusión de los estándares técnicos entre 1984 y 1995, momento en el cual la inspección la realizaba un funcionario. Contábamos con 12 inspectores en todo el país para poder controlar la flota de vehículos, lo que en realidad significaba que no existía control. Además, donde existiera, todos sabemos cuáles son los mecanismos mediante los cuales se cumplen.

Actualmente poseemos un elemento que cuenta con la ventaja de objetivizar el tema. Digo esto porque hoy se mide, y la medida es algo que deja de ser subjetivo, por lo que creo que existen muchas más garantías para el ciudadano. De lo contrario, se estaría contraponiendo la palabra de uno contra la de otro.

cn.

En el tema del Subgrupo Técnico Nº 5 se encuentra inserto este concepto y es probable que se trate en la reunión de la próxima semana en el ámbito del MERCOSUR. En este sentido, el plazo máximo para resolver este tema es de un año. Por lo tanto, en ese lapso, Brasil debería estar incorporándose a los estándares de la región.

SEÑOR SEGOVIA.- De la exposición realizada en el Senado quedaron algunos temas pendientes, y ello motivó que pensara que el ámbito más adecuado para discutir el problema era el de la Comisión respectiva. Entre esas cuestiones se encuentra la forma de encarar el proceso legal, donde una vez más, aparentemente, surgirán las dos bibliotecas. Digo esto porque TUDELES hizo objeciones en cuanto a que, tratándose de una política de Estado, se comience a realizar casi una discusión de la política de gobierno. Este puede encaminarse a privatizar no solamente este servicio, sino también otros, pero esta gremial sostiene que siendo un cometido del Estado —de naturaleza policial—, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas no sería competente —tal vez lo fuera el del Interior— para realizar las inspecciones. En este sentido, creo que van a existir argumentos a favor y en contra de esa posición y no creo que el tema sea aclarado, sino que pienso que se va a generar mayor confusión. Al mismo tiempo, se ha sostenido que las inspecciones impuestas son arbitrariamente discriminatorias, manejándose también la idea de que no tienen referencias estadísticas. No obstante, observo que el Ministerio respecto a este tema ha tomado las precauciones suficientes a efectos de recabarlas antes de terminar las inspecciones y, por lo tanto, ello contesta muchas de las preguntas que se han planteado.

En consecuencia, no alcanzo a comprender cuál es el funcionamiento de la Mesa y cómo quedó integrada. En un principio se me había informado que en la misma participaban ocho integrantes, cuatro representantes del Ministerio y los demás en representación de las empresas o de las agremiaciones. Asimismo, quisiera saber si esas flexibilizaciones, esa documentación ha quedado debidamente asentada en actas porque, de lo contrario, estamos recibiendo información de un lado y de otro y nos encontramos con datos diferentes que lo único que hacen es perturbar los tiempos que realmente apremian, máxime

cn.

ante una situación conflictiva que parece agravarse nuevamente. A propósito de ello, está prevista una asamblea para el día de hoy o para esta semana, trasmitiéndose la idea de un posible paro general.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación al tema de la delegación del poder de policía, está muy claro que no existe esa delegación y lo que sí hay es la contratación con un concesionario del Servicio Técnico de Medición de Factores del Vehículo. Quiere decir, entonces, que el concesionario no cumple otra función.

Por otro lado, el permiso de circulación que se extiende una vez obtenida la medición realizada, lo sigue extendiendo la Dirección Nacional de Transporte, quien además hace el control en rutas. En consecuencia, no hay delegación del poder policial.

Deseo también mencionar otro tema que no estaba incluido en los puntos señalados por el señor Senador, pero que en algún momento se ha esgrimido. Me refiero a la situación de monopolio; éste no existe y virtualmente si hubiera un interesado privado que quisiera venir a instalarse y hacer el mismo servicio, estaría en condiciones de hacerlo, sobre la base de mantener los mismos criterios utilizados por el Ministerio cuando siguió adelante con este proceso. Es más, una de las condiciones más importantes en cuanto a la selección del concesionario —ello además se estableció en los pliegos de condiciones— era su no relación con el transporte porque, de lo contrario se podía transformar en juez y parte. Precisamente por eso, se quiso contar con una firma de reconocida solvencia y tecnología internacional para la realización de estas mediciones, lo cual evidentemente significa un costo adicional, ya que no se trata sólo de la inversión de equipos, sino del activo intangible del prestigio de una firma que se dedica a la prestación de este tipo de servicios. Debemos tener en cuenta, además, que todo esto se da en un mercado realmente muy chico y tan es así que la consultora que recomendó en el Uruguay el dimensionamiento del sistema, establece que se necesitarían tres líneas de control para nuestro parque. Esto ha llevado a tener las dos líneas fijas y otra móvil, a efectos de brindar un mejor servicio a los usuarios y no obligarlos a venir a Montevideo.

cn.

De todos modos, es importante que quede claro que no existe una situación de monopolio, aunque al Estado esto no le hace demasiada gracia porque en la medida en que haya otra empresa operando con un contrato en el que se establece un mínimo de 16.000 vehículos y el mercado se reparte entre dos, evidentemente este último tendrá que pagar más. Tampoco tengo inconveniente en decir que tal vez lo que menos comparto de este contrato es, precisamente, este punto es decir, el tema del mínimo asegurado, porque es contrario a la filosofía de la participación del sector privado. De todos modos, dentro de las consideraciones que se hicieron para llegar justamente a estos 16.000, estaba precisamente la seriedad de la firma que se requería viniera a prestar la función de medición.

Con relación a la discriminación, creo que no es tal y lo hemos sostenido frente a algunas manifestaciones que se nos han hecho. Incluso, en caso de que se considere que existe discriminación, ello debe ser denunciado ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas porque expresamente dentro de las obligaciones del concesionario está establecida la no discriminación.

Con respecto a las referencias estadísticas, se ha avanzado y creo que hoy tenemos bastante más clara la situación respecto a la que teníamos en marzo del año pasado. Seguramente, esto se va a clarificar aún más cuando tengamos este registro que está impulsando el Ministerio por mandato de la ley, para cuya instrumentación hemos requerido la colaboración de las Intendencias.

Por otro lado, yendo al tema de la Comisión de Transporte, cabe señalar que la misma, en este momento, está integrada ampliamente por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas —en cuyo nombre personalmente concurro con un grupo de técnicos asesores—, por un representante del Ministerio de Economía y Finanzas, en tanto considerábamos que el tema de fondo estaba vinculado a la renovación y a las posibilidades de crédito; por un representante del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, dado que también aquí se da un factor importante que es la seguridad en el trabajo y, eventualmente, con delegados de otros Ministerios cuando se considere adecuado, según el tema de que se trate. Por ejemplo, si

cn.

estamos analizando un tema vinculado al transporte del arroz o de la madera, podemos estar integrando al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, o si estamos abocados al transporte de sustancias peligrosas, probablemente integremos a un representante del Ministerio de Industria y Energía. Además, esta Mesa está integrada por representantes de las siguientes gremiales: Cámara Nacional del Transporte, que se supone que es el organismo que abarca a todos los sectores del transporte; CUTA, Confederación Uruguaya del Transporte Automotor; ANETRA, Asociación Nacional de Empresas Transportistas, en este caso de pasajeros; CATIDU, Gremial de Transporte Internacional; TUDELES, que es la gremial que agrupa a los transportistas, fundamentalmente del este, y, Grupo 12, gremial que conjuga transporte de pasajeros y de carga. Por lo tanto, están en la Mesa todos los actores representativos del sector que, a su vez, representan a otra cantidad de asociaciones. Por ejemplo, TUDELES representa a la Asociación de Fleteros Departamentales; CUTA representa a otras gremiales como TRALIA, AUTA, destajistas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, etcétera y ANETRA a una serie importante de empresas de transporte de pasajeros. En consecuencia, reitero, consideramos que se trata de una Mesa muy representativa en donde se puede conversar con nivel, tal como quedó demostrado en la primera reunión que mantuvimos y en la cual el planteamiento que se hizo en todos los temas tratados, fue muy serio. Debemos decir que no contamos con actas, pero corregiremos esta situación para la próxima reunión. Este es un tema importante, así como el de conocer la representatividad de las distintas agremiaciones. No vamos a solicitar una lista con los camiones y sus matrículas, aunque quisiéramos tener una idea sobre la cuantificación.

De acuerdo con las informaciones que tenemos y con las consideraciones que pueda merecer este tema, parecería que estos movimientos organizados por TUDELES han logrado una movilización de 830 vehículos en el primer paro y de 720, en el segundo. A nuestro juicio, debemos medir esto en relación con lo que es el parque total, con lo que estaríamos hablando del 3% de todos los camiones del país. Asimismo, entiendo que debemos hacer una reflexión en torno a este tema, vinculando los 700 vehículos con los 4.000 que se han inspeccionado. Es decir que estos últimos representan cinco veces más que los

cn.

primeros, que hoy en día se manifiestan contrarios al sistema de inspección.

Por lo tanto, creo que el tema de las actas y el de la representatividad son dos falencias y será importante tenerlos presentes en las próximas reuniones.

De todas maneras, cuando formulamos las citaciones requerimos que se comuniquen oficialmente los representantes, a los efectos de que no se nos plantee nuevamente la situación que se dio como consecuencia de la reunión con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, ya que al día siguiente un representante fue desautorizado por la gremial.

Reitero que en mi opinión el tema de las actas es fundamental, por lo cual prepararemos actas en lo sucesivo y le haremos llegar copias a la Comisión de Transporte y Obras Públicas, a fin de mantenerlos informados sobre el desarrollo de este tema.

Nos llama la atención que, teniendo una reunión el 23 de mayo para hablar sobre el tema, en el diario se anuncie un nuevo paro para el día 27 del corriente.

Por otra parte, quiero hacer notar que tanto el Ministerio de Transporte y Obras Públicas como el Poder Ejecutivo, en esta materia, han actuado con gran prudencia. Entendimos que, en la medida en que no se entorpecieran la circulación y la libertad de trabajo de los demás camioneros y de los usuarios de las rutas, lo más sabio en aras de una buena relación, era no ejercer ninguna actitud de represión en ese sentido. El margen estaría dado por la limitación a la libertad de trabajo y la congestión de las carreteras. De todas formas, nos preocupan algunas declaraciones donde se habla de tomar medidas más fuertes que las que se han venido realizando aunque, es justo reconocer que el comportamiento ha sido, en general, correcto —más allá de algún episodio individual que se haya escapado de la norma— y, por lo tanto, por el momento, no tenemos una situación de enfrentamiento que nadie quiere y que trataremos de evitar.

cn.

SEÑOR SEGOVIA.- En la intervención que hacía en el Senado, expresé que entendía que no se deberían crear más dificultades de las que realmente existen, sino tratar de encontrar una solución a corto plazo del problema. Por ello, insistí en que se considerara este tema en Comisión, intuyendo que esto representaría la presencia del señor Ministro y sus asesores, coadyuvando de esta forma en el tratamiento del asunto. Precisamente, coincido con el Senador Batlle, quien hablaba de que podría darse una solución "a la criolla". Quizás, podría haber un mecanismo de flexibilización, porque el de rescisión del contrato lo veo muy lejos, a pesar de que sea una de las reivindicaciones de las gremiales. Me refiero, concretamente, a la categorización de los camiones en escalones que, justamente, contemplaría mejor la celeridad con que se realizan las inspecciones. Por el tipo de parque, las estadísticas y la incidencia de camiones de distinta época, tal vez un camino viable sería el de la categorización de camiones en cuatro escalones, hacia arriba y hacia abajo, tomando como base el año 1980. Estos escalones ordenarían los de mayor y menor antigüedad, mediante un sistema mensual. De esta forma, se llegaría a los mil camiones que se propone el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, estableciendo que en los escalones de 1980 para arriba necesitan determinada cantidad y, hacia abajo, otra. Esto se puede graduar y, de alguna manera, se quitaría, en parte, la responsabilidad a esas gremiales —aunque creo que en ningún modo la van a tomar— en el sentido de establecer qué camiones y qué empresas van a acudir al control. Aquí se explicó que ello era viable por otro mecanismo. A mi juicio, por la clasificación que existe podría ser un mecanismo adecuado que aviniera a las partes, ya que, junto con el señor Ministro, comparto que en este proceso de negociación es un poco apresurado tomar algunas decisiones que involucran a mucha gente, por lo cual el impacto social será muy grave.

SEÑOR MINISTRO.- Con relación a esta propuesta, ya estuvimos conversando con el señor Senador Batlle en cuanto a alguna variación que pudiera existir. Entiendo que aún tenemos un espacio de flexibilización, pero quiero destacar que hasta el momento ésta ha sido unilateral. En el contrato en el que —como usted mencionaba— deben estar conformes las dos partes para que sea tal, no estamos viendo una respuesta a la

cn.

flexibilización por parte de una de ellas. Por lo tanto, se puede constatar que existe una base de acuerdo, ya que coincidimos con los mil vehículos y queremos hacer una gradación un poco diferente, no por los dígitos sino, por ejemplo, por las antigüedades o teniendo en cuenta otros elementos, ponderando determinadas cargas que pudieran ser más críticas que otras. Entonces, para sustancias peligrosas, todos los vehículos con más de un año deberían pasar por la inspección porque, tal vez, estos presentan los mayores riesgos potenciales. Estas son posibilidades que existen y no estamos cerrados a ninguna de ellas, y los señores Senadores saben que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas está dispuesto a concretarlas.

En resumen, requerimos que ese mismo espíritu de flexibilización exista de parte de la gremial —que en este momento está en conflicto— ya que no nos parece que los síntomas que estamos viendo actualmente en la prensa sean los más favorables en ese sentido.

SEÑOR SEGOVIA.- Cuando me referí a la dureza, indudablemente lo hice porque presentía que, en la situación actual, la mayor flexibilización será aplicada por el Ministerio, si bien comparto lo que se ha expresado. Me parece que en este momento el Ministerio dispone de tantos elementos y posibilidades nuevas para llegar a una solución para este problema que, en la gradación de esa flexibilización, a mi juicio, debería hacer mayores aportes. Considero que las gremiales que nuclean gran cantidad de gente tienen, como señalaba el señor Ministro, una representatividad dispar, por lo que será mucho más difícil lograr una flexibilización de esa parte. Esto no quiere decir que piense que ese es el motivo fundamental sino que, ante una negociación, el Estado es mucho más poderoso que las gremiales y sería una buena señal por parte del Ministerio —aunque ya se han recibido otras— que realizara un aporte importante a la solución de este problema, tal como hemos apreciado desde que se inició el presente Período.

Sin alejarme del tema que estamos considerando, no quisiera dejar pasar la oportunidad sin hacer una última apreciación —tal como lo he hecho anteriormente en otras reuniones— en cuanto a la presencia del Ministerio en todo

cn.

este período. Se trata de algo que he manifestado desde aquel momento en que señalé que el actual presupuesto era el mejor que hasta ahora se había presentado, lo que me valió algunos retos en los que, por supuesto, asumo la responsabilidad que corresponde. Quiero volver a reiterar tales conceptos en esta reunión, ya que contamos con la presencia de la señora contadora, quien no había concurrido anteriormente.

Creo que es un buen camino —no lo digo como consejo sino simplemente como una reflexión— que el Ministerio dé una señal importante en cuanto a que ratifica todo lo actuado hasta el momento.

SEÑOR GOLDBERG.- Con respecto a la propuesta de que el Ministerio dé una señal de menor dureza, quiero señalar que los escritos que hemos leído han sido presentados por los interesados que nos reprochan el estar implantando este régimen para controlar que los vehículos salgan a las rutas en condiciones de seguridad. Lo que pretendemos es respetar de igual manera el derecho al trabajo y el de las víctimas de los trabajadores que pueden causar un daño al salir a la ruta en un vehículo con desperfectos. Por lo tanto, aquí estamos enfrentados a dos derechos: el de quien transita por una ruta, se encuentra con un vehículo y no sabe si debe apartarse por si se encuentran en malas condiciones y el del trabajador que utiliza el medio de transporte.

En cuanto a la posición que el Ministerio ha asumido en este tema, quiero aclarar que si algo se le ha reprochado es, precisamente, la flexibilidad que ha demostrado y que el señor Senador propone que sea exaltada. El Ministerio estableció la gradualización en la aplicación de las exigencias, precisamente porque está convencido de que no hay que hacer el tal examen de aptitud técnica, pero si hay que ser flexible al grado de no aplicarlo, entonces no tiene sentido.

Quiero hacer referencia a unas frases del escrito recursivo de la firma Tourelles relativa a este punto. En la misma se expresa que ha trascendido que se han eliminado provisoriamente muchas de las exigencias del manual de contralor oportunamente sancionado, para dar lugar a la aplicación de una medida gradualista de los controles. Se

cn.

agrega que parecería que si la finalidad de dichos controles es preservar la vida de los integrantes de la comunidad por medio del incremento de la seguridad de la ruta, las exigencias no pueden ser elásticas. En otras palabras, se nos dice que no seamos flexibles. Lisa y llanamente se plantea que la rescisión del contrato con el concesionario representa la derogación de las exigencias o pretensiones del Ministerio de Transporte y Obras Públicas —y, en definitiva, del Estado— de ejercer, no solamente el derecho sino la obligación de mantener, dentro de lo posible, la seguridad de las rutas. Más allá de los porcentajes de incidencia que la mala situación técnica de los vehículos pueda tener en la producción de siniestros, debemos tener en cuenta que, aunque exista una sola víctima por esta causa, no podemos dejar de hacer ese control. Comprendo perfectamente la situación de una persona que tiene una pequeña chacra y utiliza un camión solamente dos o tres veces en la temporada para transportar su producción, pero ese vehículo también debe ser controlado antes de salir a la ruta. De lo contrario, ¿qué pasaría frente a una familia que se ve destrozada por respetar el legítimo derecho de un trabajador, que saca su producción en favor de la economía del país, pero ocasiona un accidente con su vehículo en malas condiciones? Sabemos que el porcentaje puede ser muy bajo y que la incidencia de la muerte de diez personas es insignificante, pero no es fácil explicarle a los familiares de las víctimas que existe un grupo de transportistas que, sobre la base de su legítimo derecho al trabajo, entiende que el derecho a la vida es de menor valor.

Por lo tanto, en lo que me ha tocado participar, el tema de la flexibilidad ha estado siempre de manifiesto por parte del Estado y, si hay una crítica a realizar al Ministerio es, justamente, la de haber sido demasiado flexible. Debemos exhortar a los trabajadores a comprender que la situación técnica de los vehículos no puede apartarse, de ninguna manera, de aspectos innegociables. Creo que el reproche duro no es justo. Me ha tocado vivir de cerca un accidente producido en un hospital, en el que una persona muere en el acto anestésico. El anestesista es víctima de un proceso en el que se lo cuestiona por mala praxis, y se plantea que el equipo de anestesia no estaba en condiciones adecuadas porque la luz era mala. El médico alude que intervino en cien operaciones y nunca

cn.

le había sucedido un accidente hasta esta vez, pero los familiares de la víctima de esta única vez no pueden comprender que el equipo nunca se revise porque se supone que tiene que estar bien. Si los equipos tienen veinte años, se supone que hay que prestarles más atención; y si la luz es insuficiente el profesional se debe negar a realizar el acto médico. En nuestro tema, creo que el Ministerio está obligado a negar un certificado de aptitud cuando el vehículo no está en condiciones adecuadas.

SEÑOR SEGOVIA.- Comparto lo expresado por el doctor Goldberg, pero aclaro que cuando hablo de flexibilidad, en ningún modo sugiero la suspensión de los controles. Estoy totalmente de acuerdo con que el acto inspectivo se realice con mucha dureza en el momento en que corresponda. Considero, en cambio, que se debe tener especial contemplación en este momento económico, lo que podría llevar a algún tipo de flexibilidad. Tampoco acuso frontalmente al Ministerio de no haber demostrado dicha flexibilidad, ya que ha habido una cantidad de propuestas que indudablemente disminuyen la intensidad del mecanismo de inspección.

Quería hacer esta puntualización, porque en modo alguno intento agraviar las iniciativas que se plantearon. Además, tengo presentes las particularidades de cada uno de los hechos relatados por el señor Ministro en cuanto a algunos de los tipos de accidente. Creo que está en el espíritu de todos controlar, no sólo la vida de los transportistas, sino la de todos los ciudadanos, la que debe ser protegida como aspiración suprema, por cuanto es uno de los aspectos superiores de cualquier política de Estado.

SEÑOR MINISTRO.- Me gustaría que el ingeniero Trnka mostrara el material gráfico que poseemos, referido a algunos vehículos que hoy están circulando por nuestras rutas. El mismo es muy demostrativo de lo que hemos dicho y nos reafirma en la responsabilidad que tenemos para con la ciudadanía.

SEÑOR TRNKA.- Se trata de diversas unidades que han estado circulando por las calles de Montevideo y por las rutas nacionales.

cn.

SEÑOR MINISTRO.- Las primeras fotos muestran un transporte de queroseno que, entre otras cosas, no tiene matrícula vigente. De su estado exterior puede inferirse cuál puede ser su comportamiento en la circulación. También vemos un camión cisterna, más moderno, con una capacidad de 16.000 ó 18.000 litros. Como se puede advertir, su sistema eléctrico se encuentra expuesto, constituyendo un riesgo de incendio de magnitud mayor, en caso de cortocircuito. Vemos también que hay unidades que no tienen, por ejemplo, paragolpes.

Pienso que estas fotos son demostrativas de las situaciones de riesgo a las que nos vemos enfrentados. Hasta ahora, la suerte ha sido nuestra aliada; por lo tanto, pienso que hay que aprovechar la ocasión para que estas situaciones de riesgo potencial que existen en el país, dejen de ser un factor de intranquilidad para la población.

SEÑOR VIRGILI.- Es evidente que todos estamos de acuerdo en que se debe continuar con la aplicación de estas medidas. Se ha hecho mención a la necesidad de flexibilidad. Sin embargo, si bien la vemos por un lado, por el otro notamos cierto empecinamiento. Por ejemplo, si el 23 van a tener una reunión y ya están proyectando la del 27, parecería que hay, repito, cierto empecinamiento. No sé quiénes son estas personas, pero sí puedo decir que hay realidades que son irrefutables. Ya hemos expresado que los miembros de esta Comisión tenemos el deseo de hablar sobre el tema. Somos hombres pacíficos y queremos que el país funcione; no estamos para obstruir y sí para considerar los derechos de quienes actúan bien y quieren defenderse. Reitero que el diálogo debe ser y ha sido fecundo, y se han buscado distintas soluciones.

Quiero destacar que el señor Senador Segovia ha sido un permanente defensor de vuestro Ministerio y que ustedes se han ganado nuestra amistad y apoyo. Ante el requerimiento de este Cuerpo, siempre han estado a las órdenes y nos han permitido mantener fructíferas conversaciones con gente que pertenece a la misma causa, que tiene el mismo deseo: que las cosas funcionen.

Comprendo que la gente queda contenta cuando se le sugiere no pagar. De las setecientas personas a las que se hizo

cn.

referencia, no sé si todas tenían el ferviente deseo de participar en el paro por los motivos expuestos o por su deseo de no pagar. Ultimamente, en Juanicó, hay gente que habla de no pagar al Banco de Seguros del Estado y siempre cuentan con seguidores; sin embargo, entiendo que las deudas hay que pagarlas.

Debo decir que no sé si esto que se está cobrando es caro o no, porque no tengo experiencia al respecto. Pienso que habrá que flexibilizar todo lo que se pueda, pero la ordenanza debe ser mantenida, porque refiere a la seguridad de los ciudadanos.

Vemos, por ejemplo, lo que ha sucedido en la construcción, donde se necesitó que muriera alguien para recién tomar medidas. En realidad, ha muerto demasiada gente, por motivos que hoy lamentamos. Pienso que todos estamos de acuerdo en que hay que buscar soluciones, dentro de la mayor flexibilidad.

SEÑOR MINISTRO.- Voy a hacer referencia a otros puntos.

Uno de ellos es el que tiene que ver con la profesionalidad en el transporte. Al respecto, hemos expresado a los involucrados que, dado que la Universidad no les otorga el título de transportistas, su idoneidad para la tarea está dada por la capacidad del hombre que la desempeña y por la herramienta de trabajo que utiliza. Pensamos que estas medidas van a ser favorables al transportista, porque le permitirán desarrollar un oficio regularizado en su situación profesional, cosa que no es un tema menor.

Otro tema que quería mencionar es el de nuestras gestiones frente al Banco de Seguros. En primer lugar, hemos realizado gestiones con el anterior Directorio del Banco y en segundo término, con el actual, pues entendemos que el hecho de que una unidad cuente con un certificado de aptitud técnica, es una garantía de disminución de la siniestralidad. Además, razonablemente eso se debe reflejar en los seguros. Probablemente, en estos momentos de competitividad entre el Banco de Seguros y las demás empresas, este es un tema donde todos están yendo hacia la baja, por lo que resulta difícil lograr una rebaja adicional. Esto lo he percibido por parte de las autoridades del Banco de Seguros. Sin embargo, hemos

cn.

quedado en mantener una reunión con todas las aseguradoras y las Superintendencias de seguros para que este sea un elemento de valoración, en cuanto a la baja si es posible. De todas formas, si ello no es posible, aquellos que reciben los seguros con primas más bajas, deberían ser quienes tienen aptitud técnica, mientras que quienes no cuenten con ella, deberían tener una prima mayor. Consideramos que este es un elemento razonable y que, en lo concerniente a los costos, compensa. Por tanto, hemos tratado de explorar múltiples caminos para reblandecer algo que sabemos que es un cambio en el país y como tal es resistido. Es decir que por este lado, también se muestra voluntad por parte del Ministerio. En definitiva, el transporte y los transportistas son el universo sobre el cual el Ministerio de Transporte y Obras Públicas tiene que estar preocupado. Es por todo ello que estamos flexibilizando estas cuestiones con el límite de no perder el derecho a la vida y tratando de buscar otras herramientas complementarias que faciliten la dilucidación del tema.

SEÑOR RISSO.- En el tema que ha mencionado el señor Ministro, también abunda el hecho de que en este momento se está estudiando la obligatoriedad del seguro contra terceros para todo vehículo que esté en la vía pública. Hemos realizado algún contacto con la Superintendencia de seguros y en el Ministerio de Economía y Finanzas hay una Comisión a la que le hemos sugerido la posibilidad de que dentro de la obligación del seguro contra terceros, se involucre el factor que recién mencionaba el señor Ministro. Me refiero a que quienes tengan certificados de aptitud técnica dentro de las jurisdicciones en que se mueven —sean municipales o nacionales—, cuenten con una consideración dentro de esa obligatoriedad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si no se realizan más consultas, sólo restaría agradecer, una vez más, la presencia del señor Ministro y de sus asesores, así como la buena disposición mostrada para tratar este tema puntual.

Sabido es que el asunto fue planteado en el Plenario del Senado mediante una solicitud de exposición realizada por el señor Senador Garat. En esa misma reunión, se generó una discusión y el Senado, como buena medida, decidió pasar los antecedentes de la discusión a la Comisión correspondiente, a

cn.

fin de que se invitara al señor Ministro. Personalmente, considero que las explicaciones han sido muy amplias e informativas, por lo que tendremos un buen material para presentar un informe en el Plenario.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 12 y 03 minutos)